Economie

Țeapa colosală a trenurilor de la Alstom



Cimpoi Adrian • 22/08/2025 0 1.705 2 minute de citit



La trei ani de când statul român a cumpărat 37 de trenuri electrice de la Alstom, cu aproape 500 de milioane de euro, doar trei dintre ele circulă. Asta deși toate ar fi trebuit să fie pe șinele din România încă de la finele lui 2024. Mai mult, pentru că Autoritatea pentru Reformă Feroviară și producătorul nu se înțeleg în privința penalităților pentru întârziere, există riscul ca întregul contract să fie reziliat, transmite Europa Liberă.

Contractul pentru cele 37 de rame, încheiat cu compania franceză Alstom în 2022, avea termen de livrare decembrie 2024: 25 de garnituri ar fi trebuit să ajungă la CFR Călători și 12 la operatorul privat InterRegional Călători.

Până acum, în august 2025, în România au ajuns însă doar cinci trenuri.

Dintre acestea, doar trei circulă (toate operate de CFR Călători) – două între București și Constanța și unul între Capitală și Brașov.

Ce s-a întâmplat cu celelalte două trenuri?

Unul a fost retrimis în fabrică pentru a fi reparat, deși fusese inaugurat cu fast, în noiembrie 2024, de fostul premier Marcel Ciolacu.

Al cincilea, ajuns în România pe 18 august, urmează să fie dat în folosință.

În total, ARF are în derulare contracte pentru 128 de trenuri și 16 locomotive noi, cu serviciile de mentenanță incluse, în valoare totală de circa 1,5 miliarde de euro, fără TVA. Ele ar trebui să circule până la final de 2027, însă experții din zona de transporturi sunt sceptici cu privire la acest termen.

Valoarea contractului cu Alstom este 480 de milioane de euro, fără TVA; aproximativ 300 de milioane de euro sunt bani europeni. În contract intră și servicii de mentenanță, pentru 15 ani. Un tren costă între 9,5 și 10 milioane de euro, fără TVA.

Fiecare din cele 37 de trenuri, model Coradia Stream, are câte 351 de locuri.

Recent, Asociația Pro Infrastructură a atras atenția, într-o postare pe Facebook, că contractul de achiziție a celor 37 de rame electrice ar putea fi reziliat.

Motivul este legat de dezacordul între Auoritatea pentru Reformă Feroviară (ARF) și producător privind penalitățile de întârziere pe care compania franceză ar trebui să le plătească pentru că nu a livrat trenurile la timp.

Asta în condițiile în care termenul inițial de livrare, decembrie 2024 – până la care fusese pusă în circulație doar garnitura

Alstom cu probleme ulterioare – a fost extins, înainte cu doar câteva luni, până la final de 2025.

Totuși, ARF cere aplicarea unor penalități raportate la termenul inițial, invocând faptul că această extensie de timp – aprobată printr-un act adițional din septembrie 2024 – nu a inclus un nou grafic de livrare.

Pe de altă parte, compania și-ar dori ca acestea să fie limitate la depășirile de până în 2024 și să țină cont de prelungirea aprobată de Autoritate.

Alstom spune că nu a reușit să livreze trenurile la timp din motive obiective, printre care efectele post-Covid sau războiul din Ucraina.

Până în prezent, valoarea penalităților a ajuns la circa 60 de milioane de euro, potrivit ARF. Aproximativ 12% din valoarea contractului.

Asociația Pro Infrastructura reclamă schimbarea de poziție a ARF care, deși a aprobat extensia termenului, acum cere penalități raportate la termenul inițial de livrare.

Asociația spune că „victimele colaterale suntem noi, călătorii" și a făcut apel la negocieri și dialog care să ducă la „o corecție financiară suportabilă, justificată."

#alstom **#arf** **#Coradia Stream** **#PNL** **#Psd** **#teapa** **#trenuri** **#usr**

Comentează!